

Gas Gas Halley 325 '87

Toma de contacto

Todavía más ágil

Si ya la Gas Gas estaba considerada como una de las más ligeras y ágiles motos de trial, ahora con el nuevo chasis, más corto, y el disco trasero, se convierte en el estandarte de la manejabilidad y facilidad de pilotaje.

La experiencia lo demuestra. Todos los pilotos de trial, desde el aficionado, que no sale de su región, al más exigente de los iniciados se muestran, desde un primer momento, encantados con el funcionamiento de la Gas Gas, una moto aparecida hace año y medio tan sólo, pero que en este período de tiempo, tras el cual muchos pensaban que la marca se derrumbaría, ha sido capaz de ganar una prueba del Mundial y ser subcampeona de España. Las premisas, según los propios dictados de su creador, Josep Paxau, son bien claras: diseño sencillo e inteligente, nada sobra y nada falta; materiales ligeros sin comprometer el precio y una adecuada geometría y distribución de pesos.

Cambios, pocos y meditados

Esta será la última versión de Halley. La próxima moto incorporará importantes variaciones, aún no desveladas, pero se comenta por ahí que constituirá una verdadera revolución en muchos puntos. Pero que la Halley muera en este mismo año no quiere decir que estemos ante una moto anticuada, cosa que quizá por la estética un tanto sosa, pero elegante, algunos pudieran pensar.

Fijándonos bien, lo único que le falta a la Gas Gas para estar perfectamente al día serían unos neumáticos sin cámara, solución deseada incluso por los pilotos oficiales, al dar numerosos problemas. Tal es el punto de coincidencia entre la serie y las motos de «fábrica». Salvo detalles como la admisión por láminas y distintas soluciones de carburación y suspensiones, el resto es igual entre la moto que lleva Renales y la que puedes adquirir.

Los dos puntos fundamentales que han variado respecto a la versión '86 son el nuevo disco trasero, en sustitución del tambor y el chasis más corto con diferente geometría de dirección, ahora más cerrada. El resto permanece por el momento invariado; aunque si revisamos al pie de la letra las especificaciones del primer modelo, nos encontramos con cantidad de puntos que se iban mejorando según se fabricaban las pequeñas series al estilo de la más dinámica industria italiana.

Por cierto, es de este país de donde se suministran el grueso de las piezas: bastidor fabricado en tubo Columbus por MT, suspensión delantera Marzocchi, carburador Dell'Orto, mandos Dominó, amortiguador Corte & Cosso, plásticos Acerbis, frenos Grimeca, piñones Chiaravalli y un largo etcétera de piezas que en conjunto muestran una calidad sorprendente. El motor, por el contrario, es actualmente fabricado en España, tras comprar los derechos a Villa, siendo Gas Gas el suministrador

en exclusiva de este propulsor, de reducidas dimensiones y que se muestra muy válido para ir montado en una moto de trial.

Firme y ligera

Conjuntar las impresiones de ligereza y estabilidad en una moto de trial ha sido el problema de los fabricantes desde hace muchos años. Parece que, por fin, las serias experiencias de un competente equipo de técnicos y pilotos han

llegado a un compromiso muy efectivo que se hace bien patente en esta última versión de la Gas Gas.

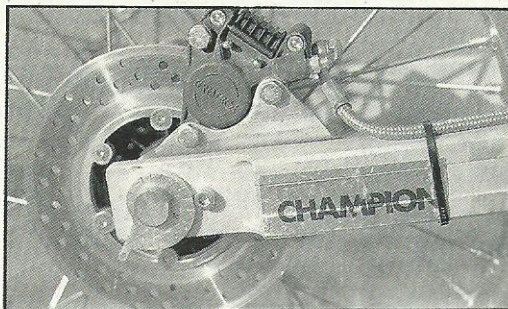
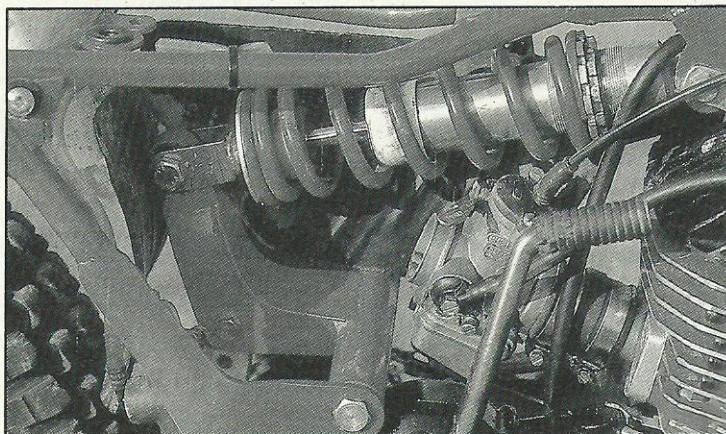
Tras accionar el duro arranque, un punto que debe sufrir una urgente revisión, la primera impresión que se tiene es la de no llevar apenas moto entre las piernas. La estrechez es increíble y no parece verosímil que entre nuestras rodillas haya hueco en tan poco espacio para una caja de filtro, un silenciador y el amortiguador.

Estudiando las reacciones de la Gas Gas y comparándola con la moto del pasado año, ésta muestra una mayor facilidad para mover la rueda delantera en parado sin sacrificar la ligereza de la trasera, con la que también se puede jugar de maravilla en el aire, según las nuevas tendencias del trial. El cambio de ángulo de dirección ha sido un acierto, al igual que el freno trasero, que muestra un tacto sobresaliente cercano al de un tambor en condiciones límite, pero con el rendimiento de un disco en cuanto a precisión. El motor ha sufrido una fuerte evolución interna con el paso, no vamos a decir ya de los meses, sino de las semanas, ya que según se iban entregando las motos, éstas funcionaban más redondas, habiéndose llegado a un punto casi perfecto.

Decimos casi, porque a pesar de los 327 c.c. del motor, el tacto es el de un potente «dos y medio» con corta estirada. El problema se solucionará en el próximo modelo con la admisión por láminas y una distribución más agresiva, de tal modo que no se pierda en bajos y el motor no se agote sin cambiar de marcha.

Por lo demás, la conducción de la Gas Gas es exquisita, con unas suspensiones que funcionan a la perfección, sobre todo la delantera, y unos mandos suaves al límite. Tan sólo una pega, el acabado un tanto artesanal de algunas piezas y ese depósito de fibra tan estrecho como vulnerable y de dudosa estética.

Carlos FECED
Fotos: Emilio JIMENEZ



El disco trasero, de buen tacto y excelente potencia, es una de las principales novedades de la nueva Gas Gas. El amortiguador Corte Cosso no ha variado, aunque el chasis es ahora más corto y la pipa más cerrada.

Ficha técnica

Motor: Dos tiempos. Admisión por falda de pistón. Cilindro tratado con Nikasil.
Diámetro por carrera: 60 x 83,4 mm.
Cilindrada total: 327 c.c.
Carburación: Dell'Orto PHBH Ø 28 mm.
Encendido: Electrónico Motoplát.
Embrague: Multidisco en baño de aceite Surfex.
Cambio: Seis velocidades.
Arranque: A pedal, accionable con una marcha engranada.
Transmisión primaria: Engranajes.
Transmisión secundaria: Cadena Iris 5/8.
Bastidor: Simple cuna desdoblado y partido bajo el motor. Tubo Columbus.

Suspensión delantera: horquilla Marzocchi Ø 35 mm. 170 milímetros.
Suspensión trasera: Monoshock con amortiguador Corte & Cosso. 190 mm.
Freno delantero: Disco Grimeca y bomba Grimeca.
Freno trasero: Disco y bomba Grimeca.
Llantas: Del.: Akront sello rojo. Tras.: Akront sello amarillo.
Neumáticos: Michelin Competition. Del.: 2,75 x 21. Tras.: 4,00 x 18.
Longitud total: 1.443 mm.
Distancia entre ejes: 1.310 milímetros.
Altura del asiento: 730 mm.
Distancia mínima al suelo: 330 mm.
Peso: 84 kg.
Depósito de combustible: En fibra de vidrio. 3,8 litros.

La conducción de la Gas Gas es exquisita, con unas suspensiones que funcionan a la perfección. Una pega, el acabado artesanal de algunas piezas y su sosa estética.

